

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0220/2013
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 28.01.2013	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 19.02.2013

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Park- und Verkehrsausschuss	Vorberatung	05.03.2013	Ö
Stadtrat	Entscheidung	17.04.2013	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag Nr. 1751/2012 der CDU-Stadtratsfraktion und
Ergänzungsantrag 1751/2012/1 der
öpd-Stadtratsfraktion Konzeption zum Thema Stauursachen

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 14.02.2013

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete

Mainz, 20.02.2013

gez. Ebling

Michael Ebling
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

1. Der **Stadtvorstand** und der **Park- und Verkehrsausschuss** empfehlen dem **Stadtrat**, den Antrag Nr. 1751/2012 der CDU sowie den Ergänzungsantrag Nr. 1751/2012/1 der ödp für erledigt zu erklären.

2. Der **Stadtrat erklärt** den Antrag Nr. 1751/2012 der CDU sowie den Ergänzungsantrag Nr. 1751/2012/1 der ödp für erledigt.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Es ist unstrittig, dass es immer wieder zu unvorhergesehenen, spürbaren Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses im Mainzer Stadtgebiet kommt. Neben nachvollziehbaren Ursachen wie z. B. einer Störung oder Sperrung auf dem Autobahnring resultieren Stauerscheinungen nicht selten aus eher überschaubaren und punktuellen Hindernissen an wechselnden Orten. Darüber hinaus ergaben sich im Laufe des vergangenen Jahres durch Abstimmungsdefizite zwischen Mainz und Wiesbaden einzelne unbefriedigende Verkehrssituationen.

Ergänzend zur geforderten Analyse der beschriebenen Störungen und diesbezüglichen Lösungsvorschlägen regt der Ergänzungsantrag an, eine Prüfung einzuleiten, ob an ausgewählten Knotenpunkten anstelle einer Lichtsignalregelung ein Kreisverkehr eingerichtet werden kann.

2. Lösung

- Analyse der Stauursachen

Stauerscheinungen in der Innenstadt entstehen - wie im Antrag bereits dargestellt - oftmals aus Einengungen des Straßenraums infolge von be- und entladenden LKW. Wenngleich an den meisten Stellen bedarfsgerecht Ladezonen vorhanden sind, muss leider festgestellt werden, dass diese oft durch PKW unzulässigerweise belegt sind. Da häufig nur kurz und in kurzer Folge wechselnd geparkt wird, kann die Verkehrsüberwachung diesem Fehlverhalten nur in begrenztem Umfang entgegenwirken.

Eine weitere Ursache für Verkehrsbehinderungen stellen Lieferfahrzeuge dar, die nur sehr selten oder gar einmalig an einer bestimmten Stelle halten müssen (z. B. Umzugsunternehmen, Fassadenreinigung etc.). Sofern in zumutbarer Entfernung keine Ladezone vorhanden ist, bleibt nur die Möglichkeit, auf der Straße zu halten.

- Maßnahmen zur Vermeidung

Zunächst sei seitens der Verkehrsverwaltung versichert, dass die Straßenverkehrsbehörde Genehmigungsanträge grundsätzlich hinsichtlich der Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsraums (z. B. Baustellen, Großraumtransporte etc.) prüft, ob die Maßnahme außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten abgewickelt werden kann. Auch das Verkehrsüberwachungsamt kontrolliert die sensiblen Bereiche sehr engmaschig und wirkt somit Fehlverhalten weitreichend entgegen. Gleichwohl ist angesichts der begrenzten Personalressourcen weder in der vorausschauenden Planung und Koordination noch in der Überwachung ein vollständiger Ausschluss von vermeidbaren Verkehrsbehinderungen bzw. deren sofortige Unterbindung möglich.

- Konzept zur besseren Koordinierung

Vorangestellt sei, dass Verkehrsbeeinträchtigungen aus fehlender oder unzureichender Abstimmung die absolute Ausnahme darstellen. Im Regelfall funktioniert

der Austausch zwischen der Mainzer Straßenverkehrsbehörde und den benachbarten Städten und Kreisen problemlos. Verbesserungen könnten evtl. mit der verstärkten und verfeinerten Anwendung EDV-gestützter Anwenderwerkzeuge (z. B. Verkehrslagedarstellung des rheinland-pfälzischen Mobilitätsportals) erzielt werden. Hierbei ist jedoch ein beträchtlicher Aufwand für die Anschaffung der Programme und die Datenpflege erforderlich. Derzeit wird das Baustellenmanagement für das gesamte Stadtgebiet von zwei Mitarbeitern der Straßenverkehrsbehörde erledigt. Oberste Priorität hat bei dieser Funktion die Gewährleistung der Verkehrssicherheit, um Schaden von der Stadt Mainz abzuwenden. Aufgrund der zunehmenden Komplexität der Baumaßnahmen und der zu beachtenden Sicherheitsvorschriften könnte ein Datenmanagement wie oben beschrieben nur durch eine größere Personalausstattung gewährleistet werden. Angesichts des begrenzten Effektes schätzt die Verkehrsverwaltung eine diesbezügliche Personalanmeldung als unverhältnismäßig ein.

- Regelmäßige Information der Gremien

Wie bereits dargestellt, sind die Gründe für Verkehrsbehinderungen im Grundsatz bekannt und die Möglichkeiten des Entgegenwirkens sehr begrenzt. Die Verwaltung schätzt vor diesem Hintergrund eine regelmäßige Information der Gremien für wenig zielführend ein.

- Möglicher Ersatz von Lichtsignalgeregelten Knotenpunkten durch einen Kreisverkehr

Vorangestellt sei, dass eine modern eingerichtete Lichtsignalanlage (LSA) jährlich einen Unterhaltungsbedarf von rund 3.000 € aufweist. Dieser Betrag setzt sich folgendermaßen zusammen:

Stromkosten	600,-/a
Wartung	500,-/a
Rechneranschluss (Leitungsmiete)	800,-/a
Abschreibung	1000,-/a

Da ein Umbau eines bestehenden LSA-geregelten Knotenpunktes in einen Kreisverkehrsplatz nur in besonderen Fällen förderfähig ist, gehen die Kosten in vollem Umfang zu Lasten der Stadt Mainz.

Für die Anlage von Kreisverkehrsplätzen müssen verschiedene Grundvoraussetzungen vorliegen:

- ⇒ Die Platzverhältnisse müssen je nach Verkehrsstärke für einen Außendurchmesser zwischen 26 m (bis ca. 12.000 Kfz/Tag) bis 40 m (bis ca. 25.000 Kfz) ausreichend sein
- ⇒ Auch in den zuführenden Straßenabschnitten muss die Möglichkeit einer Fahrbahnaufweitung zur sicheren Fußgängerquerung gegeben sein.
- ⇒ Die einzelnen Knotenpunktsarme sollen eine möglichst ausgewogene Belastung aufweisen. Ein Kreisverkehrsplatz ist ungeeignet, wenn der Hauptstrom so stark ausgeprägt ist, dass der Nebenstrom keine Lücken zum Einfahren in den Kreisver-

kehr findet.

Angesichts dieser Voraussetzungen kommt eine Reihe von Knotenpunkten für eine weitere Betrachtung nicht in Frage.

Weiterhin besteht die Notwendigkeit zur Bereitschaft, die Investitionskosten in den städtischen Haushalt einzustellen. Da hierfür sicher nur sehr begrenzte Perspektiven bestehen, müssen sich die notwendigen Investitionen für tiefbautechnische Maßnahmen in vertretbaren Grenzen halten. Dies schränkt den Kreis der in Frage kommenden Knotenpunkte weiter ein.

Die Verwaltung hat aus ihrer Erfahrung heraus folgende beiden Knotenpunkte für eine exemplarische Analyse betrachtet.

- Knotenpunkt Obere Kreuzstraße/An der Krimm

Hier liegt bereits eine Vorplanung vor (siehe Anlage). Aufgrund vielfältiger Verkehrsbeziehungen ist ein großflächiger Umbau der bestehenden Straßenkreuzung erforderlich. Die Baukosten im deutlich sechsstelligen Bereich sind im Hinblick auf den Kapitaldienst den erzielbaren Einsparungen gegenüber zu stellen.

- Knotenpunkt Wallstraße/Am Fort Gonsenheim/Fritz-Kohl-Straße

Hierzu hat die Verkehrsverwaltung der Beschlussvorlage eine Skizze beigefügt, die verdeutlicht, dass auch hier eine Umwandlung in einen Kreisverkehrsplatz von der Flächenverfügbarkeit möglich wäre. Wenngleich der Umfang des baulichen Eingriffs hier nicht so groß ist wie im erstgenannten Beispiel, wird auch hier deutlich, dass mit erheblichen Tiefbaumaßnahmen zu rechnen wäre, sei es durch neue Bordsteinkanten und den umfassenden Rückbau vorhandener Flächen. Problematisch gestaltet sich beim Umbau im Bestand daneben die Neukonzeption der Oberflächenentwässerung. Auch hier rechnet die Verkehrsverwaltung mit Umbaukosten von deutlich über 100.000 €.

Angesichts der sehr angespannten Haushaltslage und dem absehbar nicht ausreichenden Einsparpotenzial im Vergleich zum Kapitaldienst ist damit zu rechnen, dass eine Haushaltsanmeldung von der Aufsichtsbehörde nicht befürwortet würde. Es können weder gesetzlich-rechtliche Verpflichtungen, Förderfähigkeitsaussichten noch der Tatbestand der Unabweisbarkeit als Begründung herangezogen werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die im Antrag beschriebenen Probleme der Verwaltung seit vielen Jahren bekannt sind und im Rahmen der infrastrukturellen und personellen Möglichkeiten regelmäßig auf Verbesserungspotenziale untersucht werden. Gleichwohl vertritt die Verwaltung die Auffassung, dass die beschriebenen Probleme vergleichsweise selten auftreten und eine weitergehende oder gar vollständige Vermeidung von Verkehrsstörungen ohne eine grundsätzliche Änderung der personellen Ausstattung nicht leistbar ist. Auch für den im Grundsatz sinnvollen Ansatz, geeignete signalgeregelte Knotenpunkte in Kreisverkehrsplätze umzuwandeln, liegen derzeit haushaltstechnisch ungünstige Rahmenbedingungen vor. Insofern schlägt die Verwaltung den städtischen Gremien vor, den Antrag Nr. 1751/2012 der CDU sowie

den Ergänzungsantrag Nr. 1751/2012/1 der ödp unter der Maßgabe, Verbesserungspotenziale im Rahmen der vorhandenen Ressourcen kontinuierlich auszuloten, für erledigt zu erklären.

3. Alternativen

Bereitstellung von Personal und Haushaltsmitteln für infrastrukturelle Maßnahmen.

4. Finanzielle Auswirkungen:

keine